2015D07976

Lijst van vragen

Nr.	Vraag
1	Op welke wijze hebben uw uitspraken «de reiziger op één, twee, en drie» en «de reiziger het openbaar vervoer in verleiden» zich vertaald in concreet beleid en beleidsdoelstellingen?
2	Is het in de toekomst mogelijk om bij de beantwoording van een onderzoeksvraag, zoals in de beleidsdoorlichting voorliggend, in te zoomen op één of enkele casussen (bijvoorbeeld openbaar vervoer in bepaalde provincies), waardoor beter inzichtelijk wordt of beleid (in die provincies) doelmatig en doeltreffend uitpakt?
3	Is in de beleidsdoorlichting ook onderzoek gedaan naar de kosten van juridische procedures bij aanbestedingen van regionaal openbaar vervoer? Zo ja, waar zijn deze terug te lezen? Zo nee, waarom niet?
4	Is het aantal juridische procedures bij aanbestedingen van openbaar vervoer de laatste jaren toe- dan wel afgenomen? Wat is uw oordeel over het aantal procedures?
5	Hoeveel kosten zijn er tussen 2007–2012 gemaakt voor het goed laten verlopen van de aanbestedingen, uitgesplitst per vervoerregio?
6	Kunt u alsnog een beleidsreactie geven op de belangrijkste ontwikkelingen die in de beleidsdoorlichting naar voren komen, zoals de klanttevredenheid over prijs en gemak, de verhouding tussen aanbod- en reizigerskilometers (bezetting) en de beschikbare middelen via de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer en aanbestedingen?
7	Deelt u de mening dat de tijdspanne tussen de onderzoeksperiode (2007–2012) en de bespreking van de beleidsdoorlichting in het parlement erg groot is?
8	Zijn de gegevens gebruikt in de beleidsdoorlichting nog actueel genoeg om nu, drie jaar later, conclusies aan te verbinden?
9	Op welke wijze bevordert u dat de tijdspanne tussen de onderzoeksperiode en de bespreking van een beleidsdoorlichting in het parlement wordt verkort?
10	Werpt het opheffen van de plusregio's een ander licht op de conclusies van de beleidsdoorlichting?
11	Is er nog voldoende impuls voor innovaties, nu het beschikbare bedrag voor pilots, subsidies en kennisontwikkeling en -verspreiding drastisch is afgenomen?
12	Kunt u een beleidsreactie geven op het feit dat reizigers ontevreden zijn over de prijs van het openbaar vervoer?
13	Waarom is de klanttevredenheid over prijs in bijlage 4 van de beleidsdoorlichting voldoende terwijl die in de OV-Klantenbarometer voor alle modaliteiten onvoldoende is?
14	Hoe hebben de prijzen zich in de periode 2007–2012 voor de verschillende vervoersmodaliteiten ontwikkeld?
15	Hebben de decentralisaties geleid tot prijsstijgingen in het regionale openbaar vervoer?
16	Wat zijn de verschillen in prijs voor het gebruik van busvervoer per vervoersregio, hierbij uitgaand van de normale prijs zonder korting of acties?
17	Hoe verhoudt de opmerking dat geen eenduidig verband kan worden gelegd tussen afname van de kosten en de wijze van aanbesteden (pagina 7) zich tot de opmerking dat regionaal openbaar vervoer door aanbesteden doelmatiger is geworden (pagina 8)?

Nr.	Vraag
18	Op welke wijze wordt werk gemaakt van het rijksdoel in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte om de bereikbaarheid met het openbaar vervoer te verbeteren?
19	Hoe gaat u ervoor zorgen dat er meer tevredenheid ontstaat bij het gebruik van de OV-chipkaart?
20	Bent u bekend met het toenemend aantal klachten bij reizigersvereniging ROVER over de kosten die verbonden zijn aan vervanging van de OV-chipkaart bij verlies en de kosten die verbonden zijn aan het overhevelen van het resterende tegoed op een oude OV-chipkaart naar een nieuwe? Kunt u verklaren waarom deze kosten zo hoog zijn en waar deze uit bestaan?
21	Is 1.066 miljoen euro (290 miljoen euro van het Rijk en 776 miljoen euro van NS) niet heel veel geld voor de ontwikkeling van een openbaarvervoersbewijs? Waar zijn deze gelden in gaan zitten? Wat zijn er de oorzaken van dat de OV-chipkaart zo veel geld heeft gekost?
22	Hoeveel had er bespaard kunnen worden als het Rijk meer regie had genomen bij de invoering van de OV-chipkaart?
23	Is de grote bijdrage aan de ontwikkeling van de OV-chipkaart verstandig geweest, nu blijkt dat het functioneren van de OV-chipkaart niet optimaal is?
24	Zijn alle rekeningen voor de OV-chipkaart betaald of zit er nog een restschuld in TransLinkSystems? Als het laatste het geval is, hoe hoog is deze restschuld?
25	Wat gebeurt er met data die worden verkregen op basis van de OV-chipkaart?
26	Is bij de proef met gratis openbaar vervoer voor ouderen ook onderzocht of en hoe die ouderen eerst reisden?
27	Welke tranche met nieuwe experimenten voor gratis of goedkoop openbaar vervoer staan er op de rol?
28	Hoe is de korting op de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer voor de drie grote steden, in verband met de efficiencywinsten bij aanbestedingen elders, door deze steden verwerkt? Welk deel van deze korting is bezuinigd op het openbaarvervoeraanbod en welk deel is verwerkt via efficiency?
29	In welke mate is in de periode 2007–2012 per rijksonderwerp (zoals OV-chipkaart en Marktwerking OV) meer of minder uitgegeven dan beoogd?
30	Wat verstaat u onder betrouwbaar, vlot en toegankelijk? Bent u voornemens met een eenduidige operationalisering hiervan te komen? Zo ja, wanneer? Welke prestatie-indicatoren worden hiervoor in de begroting opgenomen?
31	Wat is de reden geweest om geen eenduidige operationalisering te creëren van wat moet worden verstaan onder betrouwbaar, vlot en toegankelijk met betrekking tot het monitoren van de doelstelling voor regionaal openbaar vervoer?
32	Is het wenselijk om een eenduidige operationalisering te realiseren van wat verstaan wordt onder betrouwbaar, vlot en toegankelijk?
33	Zou het decentrale openbaarvervoerbeleid profiteren van een wat dwingendere nationale doelstelling dan nu het geval is, waarbij tegelijkertijd de regio's vrij worden gelaten in hoe de doelstelling wordt bereikt?
34	Zou er niet een nationale meting van de beleidseffecten op het gebied van regionaal vervoer moeten dan wel kunnen zijn, aangezien er ook een nationale doelstelling over is geformuleerd?
35	Op welke wijze kunnen de beschikbare data geïntegreerd worden tot een landelijk beeld van ontwikkelingen in het regionaal openbaar vervoer?

Nr.	Vraag
36	Op welke wijze wordt gewerkt aan het beter benutten van bestaande databronnen? Op welke termijn verwacht u hierover afspraken te kunnen maken met decentrale overheden?
37	Zijn alle vervoerders en/of opdrachtgevers bereid medewerking te verlenen om het uniform inwinnen van data mogelijk te maken?
38	Spelen de aanpassingen van de OV-chipkaart een rol bij het beter benutten van databronnen? Zo ja welke?
39	Hoe wordt voorkomen dat de klant (reiziger) belemmeringen ervaart door het verzamelen van data (denk aan dubbel in- en uitchecken)?
40	Worden alle onderdelen van de doelstelling voor openbaar vervoer (betrouwbaar, snel, toegankelijk en gemakkelijk openbaar vervoer met een optimaal netwerk) in het dashboard, dat u aankondigt in uw beleidsreactie, geoperationaliseerd?
41	Vindt u het problematisch dat er geen eenduidige conclusie kan worden getrokken ten aanzien van de doelmatigheid van het beleid inzake openbaar vervoer?
42	Gaat u ervoor zorgen dat er een verband kan worden gelegd tussen de effecten en de kosten van rijksbeleid inzake het openbaar vervoer?
43	Wat zijn de methodische obstakels voor het leggen van een verband tussen effecten en kosten van het rijksbeleid, om conclusies te kunnen trekken over doelmatigheid?
44	Waarom is de Zeeuwse wijze van verantwoording (Rekenkameronderzoek) niet breder toegepast?
45	Is het openbaarvervoeraanbod gestegen of gedaald in de regio's waar aanbesteed is?
46	Kunt u voorbeelden geven van waar met minder middelen meer of beter aanbod tot stand is gekomen door aanbesteding? Is bekend wat daarvan de oorzaak is?
47	Wat is de totale besparing die het aanbestedingsbeleid heeft opgeleverd en op welke lijnen is deze besparing gerealiseerd? Bent u voornemens om dit beleid verder uit te rollen? Zo nee, waarom niet?
48	Hebben de decentralisaties geleid tot meer aanbod van het openbaar vervoer? Kunt u dit per vervoersregio onderbouwen en er een beleidsreactie op geven?
49	Deelt u de conclusie dat de gedecentraliseerde spoorlijnen meer aanbod tot stand hebben gebracht met dezelfde middelen als de NS oorspronkelijk kreeg? Leidt dat tot ook tot de conclusie dat verdere decentralisatie wenselijk is?
50	Waaruit blijkt dat de decentralisatie heeft gezorgd voor meer aanbod tegen een lagere prijs, waarbij de kosten voor zowel de overheid, vervoersregio als de reiziger worden meegenomen?
51	Is het mogelijk uitspraken per regio of provincie te doen over de doelmatigheid van het stads- en streekvervoer? Zo ja, op welke termijn zou dat kunnen?
52	Kan er een vergelijking worden gemaakt tussen de prestaties van het beleid in vergelijkbare regio's?
53	Moet het Rijk geen minimale eisen stellen aan de prestaties van de regionale overheden, ondanks dat het beleid inhoudelijk gedecentraliseerd is? Kan het Rijk eisen verbinden aan de gelden die voor het openbaar vervoer aan de decentrale overheden worden gegeven? Zo ja, welke?
54	In hoeverre zijn de in de doorlichting gedane aanbevelingen reeds omgezet in praktijk? Kunt u dit toelichten?

Nr.	Vraag
55	Wordt er in de volgende beleidsdoorlichting van de aankomende vijf jaar wel teruggeblikt op de doeltreffendheid en doelmatigheid van het rijksbeleid op de bereikbaarheid met het openbaar vervoer?
56	Op welke dossiers opereren het Ministerie van Infrastructuur en de decentrale overheden verschillend?
57	Hoe bent u van plan, gezien het advies van BMC en TransTec, om in sterke mate samen op te trekken met decentrale overheden? Wordt de Kamer geïnformeerd over de afspraken die in dit kader gemaakt worden?
58	Wordt deze beleidsdoorlichting ook naar regionale overheden gestuurd en wordt hen ook om een reactie gevraagd?
59	Is er een verband tussen de invoering van de OV-chipkaart en de daling van de tevredenheid van de reiziger over het kopen van een vervoersbewijs?
60	Wat gaat u doen om openbaarvervoerklanten betere reisinformatie te verschaffen?
61	Welke problemen ervaren reizigers met informatie bij vertragingen en welke maatregelen heeft u getroffen om deze informatie te verbeteren?